

# POLKUPYÖRÄILY ARVOONSA!



S.V.U.L:n  
PYÖRÄILYJAOSTON JULKAISU  
SUOMEN ENSIMMÄISEN YLEISEN  
PYÖRÄILYPÄIVÄN

johdosta 15. 5. 1927



HELSINKI 1927.  
Kauppalehti O. Y:n kirjapaino.



# Polkupyöräily arvoonsa!

## Ensimmäistä yleistä pyöräilypäivää viettäisiin!

Laajentaakseen ja kohottaakseen nykyistä, viime vuosisadan loppu- ja 1900-luvun alkuvuosiin verrattuna suhteellisen vähäistä harrastusta polku- pyöräilyyn, Suomen Voimistelu- ja Urheiluliiton pyöräilyjaoston johtokunta on varannut kuluvan vuoden toukokuun 15 päivän

*Suomen ensimmäisen yleisen pyöräilypäivän*  
viettämistä varten.

Mainitun päivän johdosta on syytä todeta, että vuosisadan vaihteessa pyöräily oli maamme suosituimpia urheilumuotoja. Monet pyöräilijämme niittivät kunniaa maalleen kansainvälisissä kilpailuissa, pyöräilyseuroja oli vilkkaassa toiminnassa eri puolilla maata, olipa innostus pyöräilyyn niin yleinen, että silloin julkaistiin erikoista pyöräilylehteä. Myöskin on mainittava, että Helsingissä oli maan tähän asti ainoa pyöräilyrata- sekä ennen kaikkea, että matkailupyöräilyä ja retkeilyä harrastettiin suhteellisesti huomattavasti suuremmassa määrin kuin vuosisatamme toisen vuosikymmenen aikana ja varsinkin nykyisin. Viime-

mainitusta seikasta todistuksena mainittakoon m. m., että kyseellisenä aikana toimineen Suomen Syklistiliiton ohjelmassa polkupyörän taloudelliset ja yhteiskunnalliset tarkoitukset asetettiin korkeammalle kuin sen merkitys varsinaisena kilpaurheiluvälineenä.

Polkupyörän merkitys nopeana ja halpana kulkuneuvona lienee ilman muuta selvä, vaikka sen käyttö meidän maassamme ei ole saavuttanut sellaista laajuutta matkailu- ja retkeilyliikenteessä kuin esim. läntisessä naapurimaassamme, Keski-Europan maista puhumattakaan, siitä huolimatta, että maamme lukuisat luonnonkauneudet ja myöskin valoisat kesäyöt tarjoavat mitä parhaat edellytykset tässä kyseessä olevan pyöräilymuodon kehitykselle. Eittämätön lienee myöskin polkupyörän merkitys puolustusnäkökannalta nähtynä, ottamalla huomioon sen käytön sekä varsinaisissa polkupyöräjoukoissa että lähettien palveluksessa. Järkiperäisesti harjoitettuna kilpaurheilumuotona pyöräily, edellyttämällä tarpeellisen valmennustreenauksen kävelyineen ja kotivoimisteluneen ja myöskin kaikille urheilijoille välttämättömän elintapojen säännöllisyyden, on osoittautunut liikuntakasvatusmuodoksi, jota voidaan suositella jokaiselle terveelle nuorukaiselle.

Saattaakseen pyöräilyn oikeutettuun arvoonsa, kääntyy allekirjoittanut SVUL:n pyöräilyjaoston johtokunta liiton alaisten seurojen ja muitten asianomaisten puoleen kehoituksella järjestää yleisenä pyöräilypäivänä propagandakilpailuja ja varsinkin yhteisiä pyöräilyretkeilyjä. Jaostojohdunkunta kehoittaa myöskin perustamaan pyöräilykerhoja seurojen yhteyteen nimenomaan retkeilyn ja matkailun edistämiseksi sekä seuroja, samoin kuin perustettavia pyöräilyosastoja liittymään jäseneksi jaostoon, jonka puoleen kaikilla



kysymyksessä olevaa asiaa koskevilla tiedusteluilla voidaan kääntyä.

Allekirjoittaneen jaoston harras toivomus on, että Suomen ensimmäinen yleinen pyöräilypäivä muodostuisi sellaiseksi liikuntakasvatuksemme merkkipäiväksi, jolloin kansamme erityisesti kiinnittäisi huomiota polkupyöräurheilun merkitykseen terveyden ja tarmon edistäjänä ja ylläpitäjänä.

Kansa pyöräilemään! Siinä toukokuun 15 päivän kehoitushuuto, joka toivottavasti kaikkialla tulee löytämään asianmukaista ymmärtämystä ja tiivistä tahtoa kehittää polkupyöräilystä urheilumuoto, josta harrastajien sankat joukot löytävät mieliurheilunsa ja jossa parhaat poikamme saavuttavat maallemme mainetta.

Helsingissä, huhtikuulla v. 1927.

*Suomen Voimistelu- ja Urheiluliiton Pyöräilyjaoston johtokunta.*

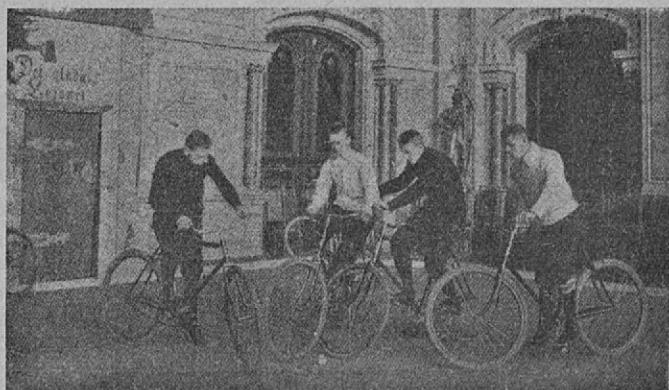
Lauri Anttila,  
puheenjohtaja.

J. Tossavainen,  
sihteeri.

## Pyöräily ja terveys.

*Kirj. tohtori Toivo Salo.*

Onko pyöräily terveellistä urheilua? Epäilemättä se sitä on oikein harjoiteltuna, niinkuin yleensä kaikki urheilu oikein harjoiteltuna. Eri urheilulajit kyllä vaikuttavat jossain määrin erilaisesti. Toisessa urheilulajissa turmelee tottumaton helpommin terveytensä kuin toisessa. Muutamissa urheilulajeissa saattaa alottelija helposti innostua ponnistamaan liikaa voimiaan, ennenkuin kaikki ruumiin elimet ovat kehittyneet kestäämään kovia ponnistuksia, ja silloin saattaa helposti tehdä itselleen vahinkoa. Pyöräily on yksi sellainen urheilulaji, samoin paini ja painonnosto, alppimaissa vuoristokiipeily ja vuoristohiihto. Näissä urheilulajeissa tapahtuu tottumattomalle useimmin ja helpoimmin kuin muissa urheilulajeissa sydämen liikarastitus ja joskus siitä johtuva pysyväinen sydänvika. Mutta vaan tottumattomalle ja harjaantumattomalle. Joka vähitellen kehittää voimiaan kestävyYTEEN, hän voi joskus ponnistaa viimeisensä vähintäkään vahinkoa kärsimättä. Kovaa vauhtia ajaessaan pitää pyöräilijä yläruumiinsa ja yläraajojensa lihakset melkein lakkaamatta samassa jännitystilassa, vain jalkojen lihasten toiminta vaihtelee ja vuorottelee. Tämä saa aikaan sen, että vain jaloissa pääsee veri vapaasti kiertämään verisuonten vuoroon pusertuessa ja väljentyessä lihasten toimin-



*Helsingin Pyöräilyklubin jäseniä „palloilemassa“  
1900-luvun alussa.*

nan mukana. Yläruumiin verisuonet pysyvät koko ajan lihasten puristuksessa. Sydämen on siis ajettava verta puristuksessa oleviin verisuoniin ja käytettävä paljon enemmän voimaa siihen kuin jos kaikki ruumiin lihakset vuoroin supistuisivat, vuoroin höltyisivät, jolloin lihastoiminta vain edistää verenkiertoa. Kova vauhti pakottaa ottamaan myös eteen-alaspäin kallistuvan asennon. Jos asento vielä, kuten useimmin sattuu, käy virheelliseksi, selkä koukistuu köyryyn ja rinta painuu sisään, tulee hengityskin huonon asennon vuoksi vaikeammaksi ja rinta liikkumattommaksi ja se puolestaan vaikeuttaa sydämen työtä. Ellei sydän ole vähitellen voimistunut kestäämään ponnistuksia, voi se saada tilapäisen, tai joskus pysyvänkin vamman, sydänlihaksen venymisen l. sydämen laajentumisen tai sydänläppäin repeämisen.

Mutta jos me alotamme keväisin pyöräilyn kohtuullisia matkoja ajamalla ja kohtuullista vauhtia pitämällä ja vähitellen lisäämme matkojen pituutta ja vauhtia, niin voimme käyttää pyöräilyä suoras-

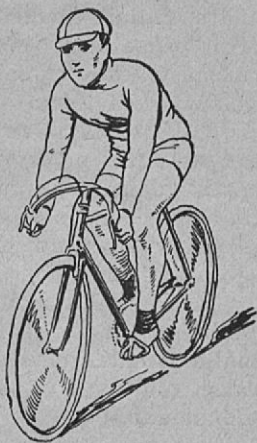
taan sydämen parannuskeinonakin. Pysyäkseen hyvässä kunnossa tarvitsee sydän aina silloin tällöin voimakkaampaakin ponnistusta kuin mitä hiljainen kävely aikaansaa. Ja henkisen työntekijöille sekä sellaista ruumiillista työtä tekeville, jotka paikalla istuen tekevät ruumista vähemmän rasittavaa työtä, on pyöräily erinomainen liikuntamuoto. Keväisin aloitellessa ja pitkiä matkoja ajaessa myöhemminkin pitää yleensä ylämaat kävellä, silloin saavat hengitys ja sydämen toiminta lepoa, voidakseen pian taas toimia sitä voimakkaammin. Varsinkin sydänvikaisten ja juuri kuumetautia sairastaneitten on oltava varovaisia ylämäkien ajamisessa.

Pyörällä me pääsemme kaupungin tai suurylän pölystä metsänhelmaan aurinkokylvystä ja metsän tuoreesta ilmasta nauttimaan, tai uimarantaan päivän pölyä ja hiekkaa pois pesemään ruumiistamme. Nykyisellä auton ja moottoripyörän aikakaudella tietenkin pääsee mukavuutta rakastava ihminen helpomalla matkansa perille moottorin avulla. Mutta häneltä jää voimanponnistuksen aiheuttama reipas mieliala ja sitä seuraava hyvä ruokahalu saamatta. Pyöräily on hyvä ruokahalun antaja. Paitsi ruumiinliikunnosta johtuvan aineenvaihdon kiihtymistä ja ravinnontarpeen lisäystä, vaikuttaa pyöräily hyvin edullisesti ruoan sulatukseen. Jos pyöräilymatkan jälkeen tuntuu olevan hyvä ruokahalu, on pyöräileminen tehnyt terveellisen vaikutuksen. Jos taas matkan jälkeen olet väsynyt, eikä ruoka maita niin olet ajanut kovempaa vauhtia, tai pitemmän matkan kuin ruumiillinen kuntosi sillä kerralla olisi sietänyt. Olet siis rasittanut liikaa itseäsi, ja liikaräsi-tushan on aina vahingollista. Ruokahalussa meillä on sellainen voimiemme mittapuu, jota jokainen voi käyttää hyväkseen arvostellessaan voimanponnistustensa terveydellistä puolta.

Liikalihaville on pyöräily hyvä ja sopiva laihdu-

tuskeino. Se voimistuttaa lihaksia samalla kun rasvakerrokset sulavat. Lihavilla on rasvaa lihasten välissä joka paikassa, siis sydämessäkin. Ja rasvottunut sydämhän ei ole erikoisemmin työkykyinen. Mutta kun varovasti vauhtia ja ajettavaa matkaa lisäämällä haihdutamme rasvakerroksia ja vahvistamme lihaksia, niin saadaanpa kesän kuluessa monikin heikkovoimainen sydän vahvistumaan ja samalla koko ruumiin työkyky lisääntymään. Jos kohtuullinen pyöräily lisääkin ruokahalua niin vaatii se kuitenkin kesän aikana sen verran ruumiinponnistusta, että ruokahalun lisääntymisestä huolimatta rasvakerrokset vähenvät. Kaikessa urheilussa, niin pyöräilyssäkin, on ruokahuoli hyvä osviitta ponnistusten määrää mitattaessa. Jos ruokahuoli on hyvä ponnistusten jälkeen, on ruumiimme hyötynyt näistä ponnistuksista, jos taas uupumus vaivaa eikä ruoka maita, niin olemme tehneet liiallisilla ponnistuksilla vahinkoa itsellemme, onneksi sittenkin useimmiten vain ohimenevästi.

Terveiden kannalta on huomioonotettava seikka, että pyörän satulassa pitää aina istua hyvässä asennossa. Hiljaista vauhtia ajettaessa on ohjaustanko pidettävä sopivan korkealla ja selkä aina suorana. Vauhtia lisätessä pitää kallistaa vartalonsa eteenpäin, siis taivutus saa tapahtua vain lonkkanivelessä. Vaikka onkin eteen-alaspäin kallistuva asento, pitää rinta olla ulospäin. Jos rinta on sisään painunut, ei se pääse vapaasti laajenemaan eikä pallea pääse alaspäin painumaan, kun vatsaontelon elimet painavat sitä rintaa



*Kilpapyöräilijän asento.  
Kts. myös sivulla 12  
olevaa kuvaa.*



kohti. Silloin hengästyy paljon helpommin. Keuhkot eivät pääse laajenemaan eivätkä voi ottaa ilmaa niin runsaasti kuin rinnan ollessa hyvässä asennossa. Lisääntyneestä ilmantarpeesta huolimatta eivät keuhkojen kaikki lokerot tule tuuletetuksi, kuten on asianlaita, jos rinta on hyvässä asennossa. Huonossa asennossa vaan rasiimme keuhkojemme muutamia osia liikaa, toisten ollessa laiskoina. Muistakaa siis aina pitää hyvä asento, hyvä ryhti. Se on terveellisin ja se on kaunein.

Pyörän satula pitää asettaa sopivan korkealle. Sopivin korkeus on se, kun rauhallisesti istuen saa, antamalla jalkaterän vähän painua ylöspäin, polvensa suoraksi, mutta polvi jää hiukan taipuneeksi, jos nilkka ojennetaan.

Jotkut väittävät, että pyöräily ei sovi lapsille eikä vanhuksille. Se väite ei pidä paikkaansa. Pyöräilyn voi alkaa niin nuorena ja jatkaa niin vanhana kuin pyörällä pysyy. Ero on vaan siinä, ettei lapsista eikä vanhuksista ole kilpapyöräilijöiksi, enempää kuin kilpailijoiksi muissakaan urheilulajeissa.

## Suomi polkupyöräilymaana.

*Kirj. lehtori Ernst Lampén.*

En tiedä toista maata Europassa, joka olisi niin otollinen tälle urheilulle kuin oma maamme.

Onhan Europassa maita, joissa on paljoa paremmat maantiet kuin meillä. Läpi koko suuren Saksan valtakunnan kulkee viertoteitä, leveitä, tasaisia ja sileitä. Eihän meillä ole montakaan pätkää niihin verrattavaa. Meillähän ei oikeastaan ole viertoteitä muuta kuin nimeksi. Sileitä meidän tiemme eivät myöskään ole kuin poikkeustapauksissa. Mutta kun ne sileitä kerran ovat, ovat ne tosiaankin ensiluokkaisia. Paremmat kuin mitkään viertotiet muualla. Mainitsen tässä muutamia sellaisia pätkiä.

Kun ajalee pyörällä Lohjalta Tammisaareen, niin todellakin ilo täyttää ajajan rinnan. Tie on tosin kapea, mutta kuitenkin kuopaton ja kova. Tämä pätkä voittaa Keski-Europan viertotiet siinä, ettei se pölyä poudalla eikä ole tahmea sateella. Tien sora on nimitäin niin karkeaa, ettei sitä polkupyörän kumi jaksakohottaa ilmaan kuivalla säällä, ja sateella se laskeekosteuden painumaan nopeasti pinnan alle. Toista on Europan suurilla viertoteillä. Niitten peittona on hieno hiekka, joka poudalla pölyää armottomasti ja sateella muuttuu tahmeaksi massaksi, joka on epämiellyttävää ajattevaksi.

Samanlaisia ihanteellisia pätkiä meillä on muualakin, missä tiemme kulkevat soraharjujemme selillä. Mainittakoon tässä vain pitkä Salpausselkä, esim.



*„Maantie on pitkä ja sannoitettu . . .“  
Huomaa retkeilypyöräilijälle sopiva asento.*

Lahdesta Imatralle. Lyhempiä sellaisia kohtia on joka taholla maatomme soraharjuillamme. Parempia ajoteitä ei ole maailmassa. Mutta jos otamme kaikki maantiemme lukuun, on paljonkin toivomiselle varaa.

Mitä teitten tasaisuuteen taas tulee, niin onhan meillä sellaisiakin. Koko Pohjanmaa on tasaista kuin pöytä. Kun esim. Oulusta lähtee ajamaan Iisalmea kohti, ei tarvitse pyörältä laskeutua, ennenkuin Savon rajalla, jonne on hyvän joukon toistakymmentä peninkuormaa. Samanlaista on pitkin pituuttaan „suuri rantatie” kymmenin peninkuormin. On Ala-Saksan lakeudellakin enemmän nousuja ja laskuja kuin näillä taipaleilla. Pohjanmaa onkin pyöräilijäin luvattu maa. Siellä pyörä ei enää olekaan urheiluväline, se on välttämätön tarvekapine.

Entä meidän tuhannet mäet? Vaarattomiahan ne itse asiassa ovat. Vallan vaarattomia verrattuina

muitten mäkien maitten ahteisiin. Harvoinhan meidän maassamme on kilometrinkään pituisia mäkiä. Pisin nousu, minkä minä olen mitannut, on 3.2 km. Mutta tällä matkalla on paljon ajettaviakin kohtia. Vakitusta mäkeä tuskin puoltakaan. Tällainen on Myllymäen Saarijärven tiellä.

Hirveämpiä ovat mäet muissa maissa. Keski-Saksan vuorimaissa ne ovat siinä 5 à 6 km:n pituisia; Sveitsissä taas 10 à 20 km. yhtäjaksoista mäkeä. Ei jaksa ajaa ylös, eikä hirviä ajaa alas. Näillä seuduin pyörä on vain vastuksena. Jalkapatikka ainoa mahdollinen ja käytännöllinen. Meillä taas eivät mäet koskaan ole esteenä. Jos niitä paljon on yhtä päätä, onhan niistä vastusta, mutta suomalainen lohduttaa itseään sillä, että: „kyllä mäki velkansa maksaa”. Kun taas mäkiä harvakeen on, tuottavat ne vain vaihtelua ja hyötyä. Kävelystä verenkierto pääsee esteettömästi kulkemaan istuinlihaksissa, ja eri lihakset pääsevät toimimaan.

Ei siis Suomen maastossa ole estettä pyöräilylle, eikä aina teistäkään. Suomen maakamara on kovaa ainesta, siihen saa melkein itsestään välttävän tien. Paljoa helpommin kuin multaisissa maissa.

Mutta tähän eivät edut suinkaan lopu. Nyt vasta seuraa se, mikä minun mielestäni on Suomen teitten valtti. Se on näköalojen ääretön vaihtelevaisuus. Jumalan kiitos meillä ei maantiet ole suoria. Ne kieturtelevat kuin käärmeet. Lisäksi ne eivät matele laaksoissa ja alavissa paikoissa niinkuin rautatiemme, ne kurkistavat ylös mäkien harjoille, missä vain sellaisen tapaavat. Niiltä on usein mitä viehättävin näköala. Maantiemme vievät meidät usein ihanoille näköalavuorille. Mainitsen muutamia. Helsingin lähellä Mätäkenen mäki; Muuramen mäet Päijänteen rannalla; Kallisolahti ja Parkuinmäki Haukiveden rannalla; Maarianvaara Kaavilla; Haminalahden ja Toivolan mäet Kallaveden rannalla; Rampsin mäki Saari-

järvellä ja Saariselkä Lapissa. Satoja vähemmän laajoja mainitsematta.

Kun Suomen maanteillä liikkuu, pysyy jännitys aina vireissä. Ei koskaan edeltäkään tiedä, mitä mil-täkin nyppylältä saa nähdäkseen, mitä minkin kään-teen kohdalla piilee. Uteliaisuus ei koskaan pääse her-pautumaan. Meidän teitämme varjostavat metsät ovat kuin teatterilavojen esiriput, ne milloin antavat nähdä kauniita kulsseja, milloin ne peittävät näkö-alan tykkäänään. Harvassa meillä on suoria teitä, jotka ovat lohduttomia taivaltaa. Pohjanmaalla niitä tapaa joskus, niinkuin esim. Kalajoen eteläpuolella. Viiden kilometrin suora tie meillä on suuri harvinaisuus.

Toista on ulkomailla. Tiet, jotka ennen muinoin vielä Saksassa 30:n vuotisen sodan aikana kiemurte-livat, aivan kuin meidänkin maantiemme, hakien ko-via, kuivia paikkoja, kulkevat nyt viivasuorina. Mo-lemmin puolin tietä silmänkantamaton aukeama vai-nioita. Siinä tahtoo väkisinkin nukkua pyöränsä sel-kään, kun sitä paitsi ei tarvitse tarkata tietäkään, jo-ka on sileää laidasta laitaan. Meidän maantiemme eivät totta tosiaan nukuta. Pidä vain silmät kovana, jos mielit satulassa pysyä.

Et tarvitse pitkiäkään matkoja kulkea Keski-Suo-messa, joutumatta järven tai joen rannalle. Jos helle sinua vaivaa, pistäikse järveen, niin saat nutta puh-tia polkemiseen. Saksassa et saa mennä veteen, mis-sä niitä siellä täällä tapaisikaan. Uimapaikat ovat poliisin valvonnan alaisina.

Näin olen koettanut pätevillä syillä ylistää Suo-mea pyöräilymaana. Autourheilua en pitäisi niinkään sopivana maallemme. Nuo kiemurtelevat tiemme hait-taavat autojen vapaata lentoa, mutta pyöräilijää ne eivät juuri ollenkaan vaivaa. Autossa ajaminenhan ei sitäpaitsi ole urheilua sanan varsinaisessa merki-tyksessä. Pyöräily taas omasta mielestäni parasta, mitä ihminen voi kesällä harjoittaa.

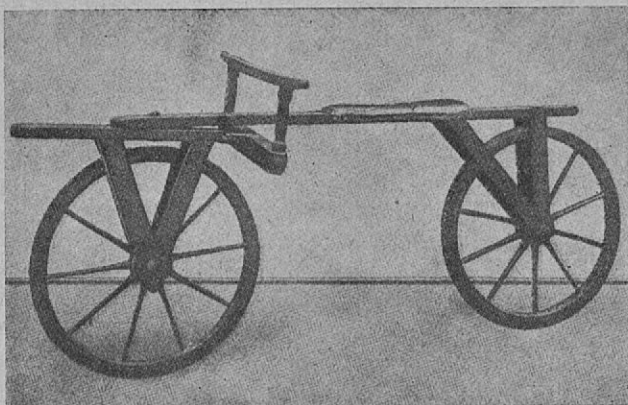


## Hieman polkupyörästä ja pyöräilyn kehityksestä meillä.

*Kirj. SVUL:n sihteeri J. Tossavainen*

Kunnia polkupyörän keksimisestä lankeaa v. 1851 Karlsruhessa kuolleelle metsänhoitajalle, vapaaherra Karl von Drais'ille. Hänen kerrotaan tuhlanneen koko omaisuutensa toinen toistaan järjestöimpiin keksintöihin, kunnes hän v. 1817 keksi „juoksukoneensa”, josta polkupyörä nykyisessä muodossaan on kehittynyt. Hänen ajopelinsä ei ollut varsin monimutkainen: kahta peräkkäistä pyörää yhdistävälle tangolle oli kiinnitetty satula, jolla ajaja istui kahareisin, pannen kulkuneuvonsa liikkeeseen potkimalla vuoroin kummallakin jalalla maasta vauhtia! Kun pyörää ei voinut ohjata muuten kuin maasta potkimalla, täytyi käännöksissä nousta satulasta ja nostamalla kääntää pyörä haluttuun suuntaan, joten kulkeminen sillä ei ollut varsin mukavaa. Aikalaistensa taholta von Drais ei saanutkaan osakseen tunnustusta tai ymmärtämystä, ja vasta jälkimaailma on suonut hänelle kunnian polkupyörän keksimisestä.

Kuitenkin väitetään, että useammassa saksalaisessa kaupungissa ja Ranskassakin olisi jo ennen Draisin keksintöä nähty samankaltaisia kulkuneuvoja, joitten keksijät useimmissa tapauksissa olivat joutuneet pilkan esineeksi ja keksinnöt vähitellen unohduksiin.



*Ensimmäisiä „draisineja“.*

Onpa eräs kuuluisa kiinalainen valtiomies esittänyt väitteen, että Kiinassa jo noin 2,300 v. e. Kr. olisi käytetty eräänlaisia polkupyöriä!

Käytännöllistä merkitystä polkupyörä ei saanut ennenkuin ranskalaisen sepän Michauxin v. 1863 valmistettua koneen, joka kuljetuslaitteensa puolesta on samojen periaatteitten mukainen kuin nykyinen polkupyörä. Kun rakennusaineina sittemmin alettiin käyttää terästä ja rautaa, kuulalaakerit keksittiin ja ennenkaikkea John B. Dunlop onnistui soveltamaan käytäntöön ajatuksen ilmarenkaiden käyttämisestä, jota myöhemmin parannettiin, kehittyi polkupyöräteollisuus odottamattoman nopeasti ja suureen laajuuteen. Näin sai pyöräily niin kilpailu- kuin ennen kaikkea matkailutarkoituksessa osakseen yhä suurempaa suosiota ja tunnustusta.

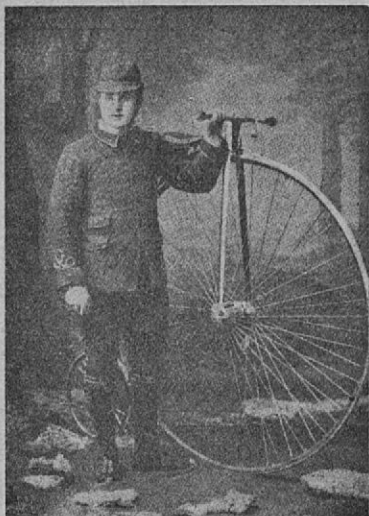
Vaikkakin jo 1870-luvun alkuvuosina meidänkin maassamme havaittiin oireita versovasta pyöräilyurheilusta, tapahtui ensimmäinen polkupyöräkilpailu Suomessa vasta lokakuussa v. 1884. Lars Krogius



*Tilanne ensimmäisistä pyöräkilpailuista v. 1825.*

oli ensimmäinen, joka toi pyörän maahamme. Hän oli itse etevä ajaja ja sijoittui edellämäinituissa kilpailuissa toiseksi Ernst Krogiuksen jälkeen. Pyöräilyinnostus kohosi nopeasti varsin korkealle. Ensimmäinen pyöräilyseura, helsinkiläinen Velocipedistklubben perustettiin v. 1882 ja kilpailuja, joitten tulokset sen aikuisiksi olivat korkeaa luokkaa, järjestettiin verrattain tiheään, mutta etenkin retkeilypyöräily sai osakseen suurta huomiota. Kehitys jatkui aina vuosisadan vaihteeseen, jolloin seurasi lamaanuskausi.

Siihen mennessä oli kuitenkin ehditty jopa julkais- ta erikoista pyöräilylehteä, „Hjulsporten, tidskrift för velocipedister”, joka ilmestyi neljänä vuotena, perus- taa v. 1897 Suomen Syklistiliitto, rakentaa v. 1896 Eläin- tarhaan maan tähän asti ainoa kilpapyöräilyrata, mit- kä seikat kaikki ovat omiaan kuvaamaan pyöräilyn huomattavaa asemaa muihin urheiluihin nähden viime vuosisadan loppuvuosina. Mutta tällöin ei kiinnitet-

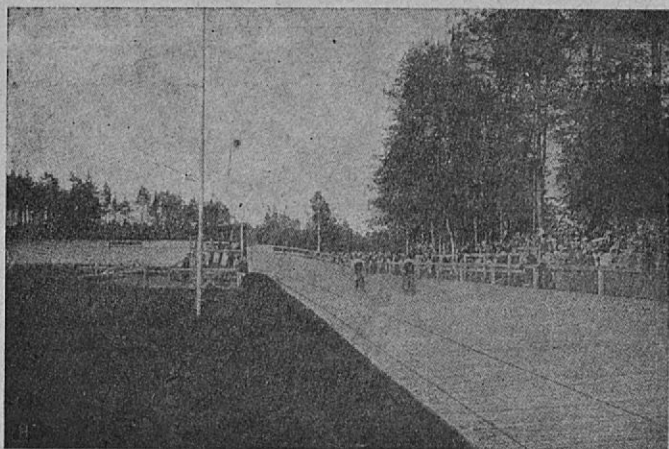


*Lars Krogius 1880-luvulla käyttämänsä polkupyörän kanssa.*

näkemistä ansaitsevien seutujen kautta”.

Vaikkakin 1890-luvun loppupuolella polkupyörän taloudelliset ja yhteiskunnalliset tarkoitukset ase-  
tettiin korkeammalle kuin sen merkitys urheiluväli-  
neenä, kohosi pyöräily myöskin kilpaurheiluna sa-  
maan aikaan ilahduttavan korkealle. Kilpailuja jär-  
jestettiin sekä Eläintarhan radalla että maanteillä.  
Suomalaiset pyöräilijät niittivät maalleen mainetta  
maamme rajojen ulkopuolellakin, sijoittuen ensim-  
mäisille sijoille niin Tukholmassa, Tallinnassa kuin  
Pietarissakin. John Tourunen, Joh. K. Lindstedt, L.  
Wiik, E. Holm ja monet muut edustivat kunnialla  
maataan monissa kansainvälisissä kilpailuissa. Kym-  
menet kiertopalkinnot ja ennätykset sekä lukuisat pyö-  
räilyseurat useilla paikkakunnilla olivat merkinä  
laajalle levinneestä ja voimakkaasta harrastuksesta.

ty päähuomiota pyö-  
räilyyn varsinaise-  
na kilpailu-urheiluna,  
vaan etupäässä ret-  
keily- ja matkailutar-  
koituksissa. Sanottiin-  
pa Suomen Syklisti-  
liiton säännöissä lii-  
ton tarkoituksena ole-  
van m.m. „toimia pyö-  
räilyn kehittämiseksi  
Suomessa sekä herät-  
tää harrastusta ja  
hankkia tilaisuutta  
matkailuretkien toi-  
meenpanemiseen pol-  
kupyörällä sekä jäse-  
nilleen vuosittain ko-  
ettaa toimittaa ko-  
kouksia eri osissa maa-  
ta ja tehdä retkiä sen



*Puusta rakennettu Eläintarhan pyöräilyrata.*

Mutta, kuten aikaisemmin on mainittu, 1900-luvun alussa alkoi • lamaanuskausi. Seurat lopettivat toimintansa, kilpailuja ei järjestetty useaan vuoteen ja yleinen väsymys valtasi mielet. Eläintarhan rata rappeutui ja purettiin, josta seurauksena aikaisemmin tavanmukaiset kansainväliset kilpailut täytyi lopettaa. Mutta harrastuksen väheneminen koski yhtä ankarasti myöskin retkeilypyöräilyyn, josta yhdistykset olivat huolehtineet.

Myöhäisempi kehitys, v:sta 1906—07, osoittaa jälleen nousua, joskin alussa hidasta. V. 1906 otettiin pyöräily samana vuonna perustetun Suomen Voimistelu- ja Urheiluliiton ohjelmaan. Liitto onkin siitä lähtien huolehtinut kyseellisestä urheilumuodosta, järjestänyt vuosittain mestaruuskilpailuja, viime vuosina n. s. propaganda-ajaja, etupäässä alkuaikoinaan, kaikin käytettävien keinoin pyrkinyt edistämään myöskin retkeilypyöräilyä. Suomalaiset pyöräilijät ovat jälleen kilpailleet ulkomaisten valiomiesten kanssa, Tukhol-





*Raul Hellberg, nykyisin paras pyöräilijämme.*

man ja Pariisin olympialaisissa kisoissa ja muuallakin Ruotsissa sekä Norjassa. Menestys ei ole ollut niin suuri, mutta kuitenkin on nähty, että mahdollisuuksia on olemassa tasaväkiseen kilpailuun tälläkin urheilualalla. Menestyksellisin on ollut Raul Hellberg, tällä haavaa etevin pyöräilijämme ja pitkien matkojen ennätystemme omistaja. Näistä mainittakoon tunninajon tulos 36.774,22 km., josta vielä kuitenkin on runsaasti matkaa sveitsiläisen Egg'in v. 1914 saavuttamaan tulokseen 44.247 km., vaikkakin otetaan huomioon, että jälkimmäinen on saavutettu radalla.

Joskaan nämä saavutukset eivät ole missään suhteessa rinnastettavissa edeltäjän avulla saavutettuihin tuloksiin, mainittakoon todistukseksi siitä hui-  
maavasta nopeudesta, mikä polkupyörällä voidaan saa-

vuttaa, että ranskalainen Brunier v. 1924 ajoi moottoripyörän edeltämänä tunnissa 112.740 km.!

Missä määrin varsinainen suuren yleisön pyöräilyharrastus, s. o. matkailupyöräily on viime vuosina osoittanut nousua, on vaikeammin määriteltävissä. Varmaa kumminkin on, ettei se ole läheskään sillä tasolla kuin esim. läntisessä naapurimaassamme, Keski-Europasta puhumattakaan, ja mihin nyt kysymyksessäolevan pyöräilymuodon merkityksen takia meidänkin tulee pyrkiä ja mihin meillä on mahdollisuuksia-kin, kunhan toimeen tartutaan!

# Miten hoidan pyörääni.

*Kirj. Oskari Linnonen.*

Pyörän hoitoon on kiinnitettävä hyvin paljon huomiota. Pyörän kunto on pyöräilijälle yhtä tärkeä kuin pyssyn kunto ampujalle. Jätäppä se hoidotta ruostumaan, niin saat itse kärsiä. Ei pyssy „käy”, eikä käy pyöräkään. Ikävä on siivottomalla pyörällä ajaa, raskaampi sitä polkea ja aina siihen ruostumisen t. m. s. takia tulee vikoja, joita saa pajassa käydä korjuutamassa. Eikä tällaisia huolimattomia pyöränsä hoitajia näe vain tavallisten ajajien keskuudessa, niitä näkee myöskin kilpapyöräilijöiden joukossa. Pyörät ovat jo päältä katsoen likaisia. Niiden pyörät tanssivat „shimmyä”, niinkuin amerikalaiset sanovat. Laakerit ovat niin väljällä, että melkein sormensa väliin pistää. Ketju ritisee ja ratisee ja „kloksuu” niin, että on joka hetkellä katketa. Ja voiteen puutteesta natisee koko vehje.

Tähän on saatava parannus. Hyväkin pyörä menee yhdessä ajokaudessa pilalle, ellei sitä hoida. Hyvinhoidetulla pyörällä saattaa ajaa vuosikausia ja aina tuntuu ajo helpolta ja hauskalta.

Tärkein puhdistus on tehtävä ajokauden päätyttyä, kun pyörä asetetaan talviteloille. Silloin avataan kaikki laakerit ja osat, puhdistetaan ne bentsinillä ja voidellaan vaseliinilla. Ne kääritään kukin erikseen paperiin ja varmuuden vuoksi kirjoitetaan kunkin pa-



*Oskari Linnonen „tuulta halkaisemassa”.  
Huomatkaa kilpapyöräilijän varusteet.*

ketin päälle, mihin paikkaan sen sisältämä kappale kuuluu. Kumien venttiilit avataan ja ilma päästetään pois. Venttiilikumit heitetään pois, etteivät talven kuudessa kuivu venttiileihin kiinni. Runko ja pyörien puolat puhdistetaan huolellisesti ja öljytään. Pyörä säilytetään sitten kuivassa paikassa talven yli.

Seuraavana keväänä alotetaan pyörän rakentaminen. Eri osat voidellaan vaseliinilla ja asetetaan tarkoin paikoilleen. Tällöin on myöskin tarkistettava, onko jossakin mahdollisesti vikaa, että saa ajoissa hankkia uuden kappaleen tai korjata vanhan, jos sen vielä voi korjata. Laakereita ei saa asettaa liian kireälle tai löysälle. Ne on niin „justeerattava”, että niihin jää hyvin hiukan n. s. „klappia”. Luonnollises-

ti on pidettävä tarkasti silmällä, että joka laakeriin tulee täysi määrä kuulia. Yhtään kuulaa ei saa puuttua.

Sama voitelu annetaan ketjulle. Se kiinnitetään myöskin huolellisesti, ei liian kireälle eikä liian löysälle. Milloin ketju on liian kireässä, silloin tuntuu polkeminen raskaalta. Löysä ketju tahtoo helposti hypätä rattaalta. Jos on pakko asettaa aivan uusi ketju pyörään, saa sen kyllä vetää kireälle, sillä jonkun matkaa ajettua se „venyy” sopivaksi. Ketjun puhdistaminen käy parhaiten siten, että sitä liotetaan paloöljyssä ja harjataan sen jälkeen vanhalla hammasharjalla hyvin puhtaaksi. Kun se on pyyhitty kuivaksi, pannan se roikkumaan yläpäästään johonkin naulaan, esim. oven pieleen, ja kaadetaan ohutta koneöljyä yläpäähän. Voide juoksee sitten joka niveleeseen itsensä ja ketju tulee tasaisesti voidelluksi. Jonkun ajan kuluttua ketju pyyhitään kuivaksi ja asetetaan paikoilleen. Näin hoitaen ketju kulkee hyvin nöyrästi ja varmasti pyörässä.

On hyvä jos kaikki pyörän laakerit silloin tällöin avataan ja puhdistetaan ja voidellaan sitä varten erikoisesti tehdyllä vaseliinilla. Varsinkin silloin on tällainen puhdistus välttämätön, kun on sateessa ajanut pitemmän matkan.

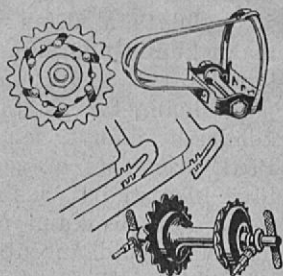
Liiallinen öljyäminen ei ole hyväksi. Jos ajaa liian paljon öljyä laakereihin, vuotaa se pois ja vie entisetkin mennessään. Laakereita kiinnitettäessä käytetty vaseliini riittää mainiosti voiteeksi.

Aina matkalle lähtiessä on tarkistettava, että kaikki mutterit ja ruuvit ovat tarpeeksi lujasti kiinni. Jos tämän jättää tekemättä, joutuu joskus kadottamaan ruuvin matkalla, ja siinäpä sitten on avuttomana huolimattomuutensa uhrina.

Olisi mainio asia, jos jokainen pyöräilijä oppisi itse korjaamaan pienemmät viat pyörässään, jotta ei vallan pienten asioiden takia tarvitsisi pyörää viedä



pajaan. Monet seikat eivät vaa-  
di ollenkaan ammattituntemus-  
ta, hiukan terävää silmää ja  
havaintokykyä vain. Puolien  
kiristäminen ja uusien puolien  
kiinnittäminen katkenneiden til-  
lalle on vähän vaikeampaa,  
mutta oppii siihenkin ennen-  
pitkää. Kumien paikkaus ei ole  
mikään vaikea temppu, kunhan  
on huolellinen. Kun kumeissa  
ilmenee vuoto, on ensiksi tar-  
kastettava venttiilikumeja. Vian  
saattaa löytää siitä. Ellei sii-  
nä ole vikaa, otetaan kumi pyörältä varovaisesti, jot-



*Polkupyörän osia: kuula-  
kuppi, varvaskoukku, taka-  
pyörän haarukkasilmukat  
ja kappi.*

ta vanteen reunat eivät rikkoonnu. Kun sisären-  
gas on käsillä, koetetaan kuulemalla etsiä siitä reikää.  
Ellei niin löydetä, pumpataan kumi täyteen ja pan-  
naan vesiastiaan. Silloin huomaa heti reijän. Reijän  
kohdalta puhdistetaan kumi ja siihen pantava paikka-  
lappa hiekkapaperilla, sivellään ympärille kumili-  
maa, ja annetaan liiman kuivua. Kun liima on mel-  
kein kuivuneen näköistä, likistetään paikkalappu rei-  
jän päälle ja sivellään sitten yltympäri talkkijauhol-  
la, jottei sisäkumi tartu ulkokumiin kiinni. Jos pääl-  
lysrenkaaseen on tullut suurempi reikä, paikataan se  
sisäpuolelta sitä varten löytyvällä kankaalla tai pääl-  
täpäin erikoisella päällysrenkaan paikalla.

Kun renkaat on näin paikattu, asetetaan ne pai-  
koilleen. Ensin asetetaan päällysrenkaan toinen reu-  
na kiskon uomaan ja senjälkeen sisären-  
gas, johon pumpataan hiukan ilmaa. Nyt alkaa vaikein työ.  
Päällyskumin toinen reuna on saatava paikoilleen.  
Työ on tehtävä paljain käsin. Mitään asetta ei pidä  
käyttää. Niillä helposti aiheuttaa vahinkoja sisären-  
kaalle. Jos päällysrenkas on kireä, sidotaan se jos-  
takin kohdasta remmillä tai nuoralla lujasti pyörään

ja ryhdytään sitten vastakkaiselta puolelta hivuttamaan kumia pyörään. Vähin erin peukaloilla vääntelemällä työ hyvin onnistuu. Kun päällysrengas on paikallaan, tarkastetaan, ettei sisäkumi ole missään kohdassa jäänyt sen ja pyörän väliin likistykseen. Päällysrengasta on senvuoksi pitkin matkaa käänneltävä hieman irti, ensin toisesta syrjästä ja sitten toisesta. Jos sisäkumi on jossakin kohdassa likistynenä, mankeloidaan sitä kämmenillä siksi, kunnes se luiskahtaa irti.

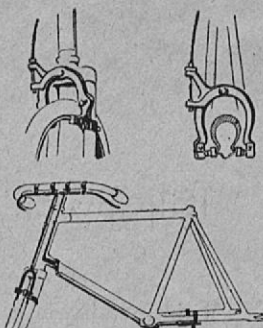
Tottunut ajaja huomaa pienistäkin seikosta, milloin pyörässä on jotakin, pienempääkin vikaa. On parasta aina korjata ajoissa, milloin vian huomaa, sillä muuten voi vika suureta ja sitä mukaa suurenevat maksutkin korjaamisesta.

Lisäksi muutamia sanoja pyörän välityksestä ja kysymyksestä, onko käytettävä kiinteätä tai vapaa-kappaa.

Välitys ei saa olla liian suuri, ei varsinkaan maantiellä ajellessa. Tavallista huviajelua varten riittää 80" aivan hyvin. Kilpailupyörissä ei käytetä sen suurempaa. Välityksen suuruus riippuu muuten paljon tiestä ja ilmasta. Jos maantie on erittäin mäkinen taikka ilma hyvin tuulinen, niin 80" välitys on tarpeeksi suuri ja edullinen. Vähän pienempi, mutta ei 78" pienempi, voi olla edullisempikin kuin 80". Radalla ja hyvällä maantiellä ja hyvien ilmastosuhteiden vallitessa voidaan käyttää 80—86", mutta missään tapauksessa ei sen suurempaa. Sen kokoisella välityksellä joutuu matka aivan tarpeeksi. Monella kilpailijalla on usko, että suurempi välitys kehittää kovemman vauhdin, mutta se on erehdys. Liian suuri välitys jäykistää lihakset ja nopeus, joka on kaikkein tärkein, katoaa.

Ja sitten kysymys vapaa- ja kiinteästä kapasta. Erittäin mäkisellä maantiellä on vapaakappa ehdottomasti kiinteätä kappaa edullisempi. Vielä parempi

on, jos kappi on n. s. „villi-kappi”, ilman jarrulaitteita. Se kulkee yhtä herkästi kuin kiinteäkappainenkin pyörä. Villikapan käyttäjien on hankittava käsijarrut sekä etu- että takapyörään. Muuten ei saata olla vauhtiaan ja pyöräänsä hallita. Milloin taas jarrut satuisivat katkeamaan, voi vauhtia hiljentää työntämällä jalkansa etupyörän ja etuhaarukasta ketjurattaaseen kulkevan tangon väliin jarruksi.



*Jarrulaitteita.*

Vapaakappi tarjoaa ajajalle sen edun, että pitkissä alamäissä saa levätä, mikä on hyvin tärkeitä kestävyysajoissa. Tosin on tarjolla se vaarakin, että käyttää kappi avustusta aina, kun tuntee itseään väsyttävän, ja siis vauhti ei ole koko ajan niin suuri kuin se voisi olla. Radalla ja tasaisilla maanteilla on kiinteä kappi yhtä edullinen. Jalat seuraavat pyörän kulkua, eivätkä pääse ollenkaan jäykistymään. Tavallisessa pyörässä ei tarvitse käyttää villikappia. Sellaisissa menee aivan hyvin tavallinen vapaakappakin.

Meillä käytetyt ketjut ovat kaikki jokseenkin yhtä hyviä. Englantilaiset ja amerikkalaiset ketjut ovat parhaimmassa maineessa.

# Kilpapyöräilyn harjoittamisesta.

*Kirj. Raul Hellberg.*

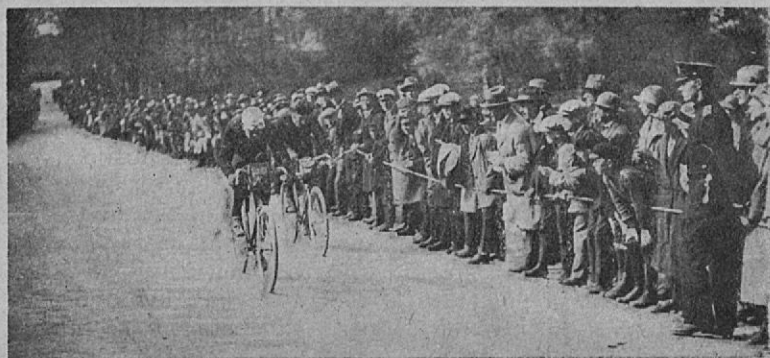
Muistan elävästi, miten minä 14 vuoden vanhana otin ensimmäiset askeleeni „todellisen” pyöräilyn alalla. Minun oli tapana palata ajosta uupuneena, lihakset arkana, lopen väsyneenä ja pyhästi luvaten, etten enää koskaan lähtisi, koska urheilu ei ollut kynttilänkään arvoinen. Joka tapauksessa menin uudelleen; en koskaan tiennyt miksi. Maantie kutsui, ja minä menin. Noina päivinä en vielä tuntenut pyöräilyä; en tuntenut ketään isällistä asiantuntijaa, joka olisi antanut neuvoja, jotka olisivat säästäneet minut kaikilta kovalta kokemuksilta. Tämä oli vuosia ennen kuin keksin oikeat keinot, jotka tekevät pyöräilyn helpoksi melkein alottamisesta saakka.

Matkan loppuosa on pahin.

Monet nautittavat pyöräilypäivät on loppu pilannut; kokemus osoittaa, että pitkän ja vaihtelevan ajon on laitton väsymys päivän lopussa pilannut, johtuen erehdyksistä, jotka ovat lähtöisin kokemattomuudesta tai hyvien neuvojen puutteesta.

„Muista aina, että mihin suuntaan ajatkin, siinä on aina vastatuuli puolen matkaa”. Siinä eräs neuvo, joka usein unohdetaan.

Tämä ei kuitenkaan aina ole sananmukaisesti totta. Tuuli voi koko ajan puhalttaa sivulta tai se voi vaihdella. Saattaa myös tapahtua niin, ettei tuule ollenkaan. Mutta ylläolevasta lauseesta on sangen paljon oppimista.



*Kilpapyöräily suuren yleisön innostajana — Hellberg ja Väre saapumassa maaliin matkalta Hämeenlinna—Helsinki.*

Se merkitsee — käytä arvostelukykyäsi. Pohdi aina, onko sinulla tarmoa koko matkaa varten — ei yksinomaan ensimmäistä ja helpompaa osaa varten. Olkoon ajosi edestakainen, todennäköisesti on sinulla yhtä paljon vasta- kuin myötätuulta, ylämäkiä yhtä paljon kuin alamäkiäkin. Kuinka vahva lienetkin, ei voi olla yhtä reipas lopettaessasi kuin alkaessasi. Nautinnon salaisuus on siinä, ettei milloinkaan ryhdy enempään kuin minkä voit mukavasti suorittaa, ja arvostelee aina askeleitasi ja ponnistuksiasi, siten jättääkseen käteesi jotain viimeistä taivalta varten. Maailman parhaimmatkaan ajajat, kokeneet ja „sekunteja varten harjoitelleet”, eivät voi ajaa ilman arvostelua. Sitä vähemmän kokemattomat alottelijat. Ainoastaan pitkä kokemus opettaa ajajalle, miten paljoon hän kykenee, rasittamatta itseään kohtuuttomasti. Sellainen kokemus saavutetaan parhaiten ottamalla huomioon itsekunkin edellytykset ja aloittamalla matka hiljaisella nopeudella.

Kysymys pyörästä ja sen ajotavoista on kuitenkin tärkein. Useat nuoret pyöräilijät lähtevät retkelleen



vanhalla pyörällä, tavallisesti perin sopimattomalla; usein huolimatta siitä, että muutamat mukavasti tehdyt muutokset saavat aikaan ihmeitä. Tärkein asia on asento.

On pääasia, että satula on sijoitettu mukavasti, tarpeeksi alas, jotta jalkapohja ulottuisi polkimelle ilman että säärtä tarvitsee pingoittaa. Jalan on ehdottomasti jäätävä vähän koukkuun ja polkiessa täytyy jalkapohjan liikkua vaakasuorassa asennossa. Tämä on hyvin tärkeätä, etenkin kilpailijoille.

Toinen sangen tärkeä seikka on käytännöllisten vaatteiden ja kenkien käyttö. Edellisten tulee olla tarpeeksi suuret ja mukavat. Sama sääntö koskee jälkimäisiäkin; mutta on myöskin huomattava, että kenkien ja polkimien tulee sopia yhteen. Kärkirautaa on aina käytettävä polkimissa matkan ollessa pidemmän. Kengän pitää hyvin sopia kärkirautaan eikä se missään tapauksessa saa painaa jalkaa.

Nuorukainen, joka aikoo todella ruveta pyöräilijäksi vanhempana, alkakoon seuraavasti:

Kaikki vapaat ajat on käytettävä pyörämatkoihin. Tällöin ei nopea ajo tule kysymykseen, ainoastaan matkan teko. Matkat voidaan myöskin tehdä ryhmissä. Mutta aina on annettava heikomman miehen joukosta ajaa edellä vauhdin määrääjänä. Näillä turistimatkoilla hankitaan tärkeä alkuvalmennus siihen saakka, jolloin iän puolesta voidaan osallistua kilpailuihin. Osallistuminen kilpailuihin ei saisi tapahtua ennen 20:tä ikävuotta. Ja parina ensimmäisenä ajokautena on osallistuttava keveämpiin kilpailuihin.

Näin alkamalla on alettu oikeasta päästä. Kilpailut eivät tule rasittamaan tämän jälkeen liikaa. Voimien ja iän karttuessa on myöskin harjoitusta kovenettava vastaavasti. Mutta on muistettava, että harjoitus ja lepoajat on jaettava säännöllisesti ja että säännöllisyys harjoittelussa on hyvin tärkeätä myöskin pyöräilijälle.

## Polkupyörien kaupunki.

*Nuoret ja vanhat, miehet ja naiset käyttävät polkupyörää  
Kööpenhaminassa, jossa pyörien luvun lasketaan  
olevan noin 250,000.*

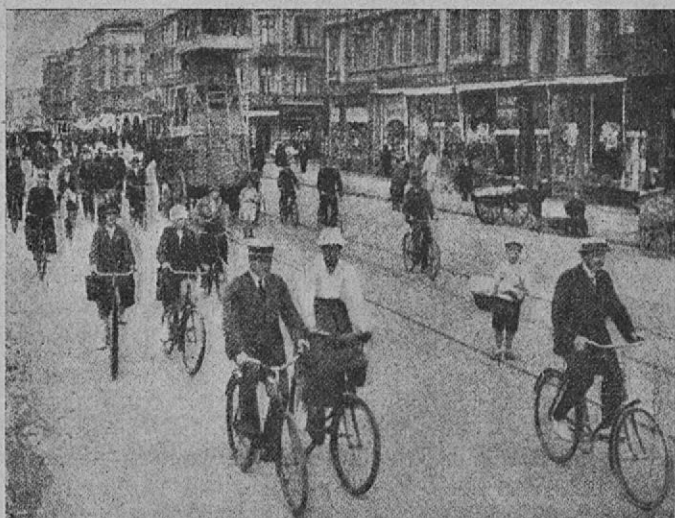
Vaikkakin yleisesti tunnetaan, että Kööpenhamina on todellinen polkupyörien kaupunki, niin tuskinpä sentään monellakaan on oikeaa käsitystä siitä, miten tavattoman laajassa mittakaavassa siellä ja myöskin muualla Tanskassa polkupyörää käytetään kulkuneuvona. Joku irvihammas onkin väittänyt, että kööpenhaminalainen syntyy polkupyörän satulassa, mutta se lienee kuitenkin liioittelua. Sen sijaan moni sikäläinen poikahan oppii samanaikaisesti kävelemään ja ajamaan polkupyörällä. Ne sylilapset, jotka eivät ole kulkeneet äitinsä kanssa polkupyörällä, eivät ole varmaankaan kovin luikuisat. Useimmissa suurkaupungeissa autot ja moottoripyörät ovat vallitsevina, mutta Kööpenhaminassa polkupyörät näyttävät pääosaa ja muutamina aikoina päivästä eivät juuri muut kuin pyöräilijät pääse liikkumaan erällä kaduilla.

Pyöräily ei ole minkään erityisen kansanluokan „yksinoikeus”. Päinvastoin näkee edustajia kaikista kansanluokista ajavan pyörällä. Virkamiehet, näyttelijät, konttoristit, työläiset, miehet ja naiset, kaikki kulkevat polkupyörällä, voipa nähdä paraatipukuisten upseerienkin ajavan miekka ohjaustangolla. Pika-ajuria ei käytetä siinä määrin kuin monessa muussa

paikassa, sillä polkupyörä korvaa sen ja osittain raitiovaunut, sillä rouvat ja neidit käyvät ostoksillaan pyörillään. Kaikki ikäluokat ovat edustettuina pyöräilijöitten joukossa, tukevat harmahtavat naiset, vaakaavat herrasmiehet, jazz-tytöt, keikarimaisesti puettut nuoret herrat, konttorineidit, konepajaoppipojat, pienet pojat ja tytöt, satulassa läksyjään lukevat koululaiset, kaikki istuvat yhtä varmasti pyörällään ja selviävät yhtä hienosti melkeinpä mistä tilanteesta tahansa.

Kaiken kaikkiaan lasketaan Kööpenhaminassa löytyvän 200,000—250,000 polkupyörää. Yhdessä suhteessa pyöräilijöillä on suuri helpotus, pyörät eivät ole varustettuja numeroilla. Jos sattuu jotakin välienselvitystä järjestysvallan kanssa — yhteentörmäys, sellainenkaan ei ole aivan mahdotonta, tai muuta — merkitsee poliisi vain nimen muistiin. Sensijaan täytyy kussakin pyörässä olla sekä etu- että takalyhty. Ne on syytettävä ajoissa ja niitten suhteen poliisi on hyvin tarkka. Polkupyöriä on usein vaikea sijoittaa siksi aikaa kun niitä ei käytetä. Talonomistajat eivät salli pyöriä jätettävän kuin määrättyihin paikkoihin, mutta kekselijäät pyöräilijät löytävät kuitenkin pyörälleen tilaa eikä varastamista tarvitse liioin pelätä, sillä käytetyn pyörän hinta ei liene kovin korkea.

Liikenteen järjestelyssä on polkupyöräilijöillä monta etua. Jalkakäytävien viereen on varattu leveitä, tasaiseksi asfaltoituja osia pyöräilijöitten käytettäväksi. Nämä polkupyöräilijöitten käytävät on jaettu keltaisella viivalla kahteen osaan. Muurikaan ei voisi eroittaa eri puolia paremmin toisistaan ja vaikka vasemmalla puolella ei olisi yhtä ainoaa ajajaa, ei kukaan oikealta siirtyisi rajan toiselle puolelle. Mutta vielä enemmänkin: muutamina aikoina pyöräilijät valtaavat eräät kadut kokonaisuudessaan. Niinpä auton on mahdotonta päästä eteenpäin kello viiden ja puoli kuuden välillä Dronning Louisen sillan luona.



*Polkupyörä on „jokamiehen“ kulkuväline Kööpenhaminassa.*

Kymmeniä tuhansia kööpenhaminalaisia tulee näihin aikoihin keskikaupungilta työpaikoistaan, pyrkien kotiinsa kaupungin laitaosiin. Kun tällainen loppumaton jono täyttää verrattain kapean sillan, on auton mahdotonta ajatellakaan menoa sillan yli. Kaikki ajavat samaa vauhtia, luulisi pyöräilijöitten liikkuvan komennon mukaan, niin tasaisesti ja tyynesti kulkee mahtava paraati eteenpäin, pienten soittokellojen kevyitten signaalien täyttäessä ilman.

Pyöräilijöitten ja autonajajien yhteisymmärrys on mitä parhain. Autoilijat ovat niin tottuneet polkupyörällä kulkijoihin, etteivät he niitä paljon huomaa. Yleensä polkupyöräilijät ajavat hiljaa, mutta äkillisen sateen yllättäessä saa nähdä tavattoman nopeaa, moottoripyörän menoa muistuttavaa vauhtia. Moni muu hakisi varmaan tällaisessa tapauksessa sa-

teensuojaa, mutta kööpenhaminalaisesta se olisi kai liian paljon vaivaa tuottavaa, koska sellaista täällä ei juuri saa nähdä, vaan pitkät jonot kiitävää kuin nuolet, sateen valuessa virtanaan.

Arkipäivinä kööpenhaminalainen käyttää pyöräänsä välttämättömien asioittensa toimittamisen yhteydessä. Pyhäpäivinä sen sijaan lähdetään joko perheittain tai ainakin parittain kaupungin ympäristöön, joskus pidemmällekin. Aamulla kulkee tavaton pyörävirta kaupungista pohjoiseen johonkin hauskaan metsikköön, rantaan tai muuhun sopivaan paikkaan, jossa päivä vietetään makaillen ja lepäillen. Nyt on kaikilla sama matka ja pyöräilijöitten luku saattaa nousta lähes pariinsataantuhanteen! Kaikilla on ruokakorit mukana. Liikenne on niin vilkas, että poliisi sulkee kaiken muun liikenteen erällä katuosilla yksinomaan pyöräilijöitten hyväksi. Kaupungin ulkopuolelle päästyä hajaantuvat kulkijat, kukin seurue lähtee haluumalleen suunnalle. Muutamissa säilytyspaikoissa saattaa olla jopa parikymmentätuhatta pyörää säilytettävänä. Useimmat pyrkivät hiekkarannikolle, jossa ihmisiä lojuu lukemattomat määrät kuin kärpäsiä. Ruokaa on melkein jokaisella mukanaan ja juomista saadaan monista ravintoloista. Oluen kulutus onkin sunnuntaisin tavattoman suuri, lasketaanpa sen nousevan jopa kahteen miljoonaan pulloon koko maassa!

Edellä mainitun karavaanin palaaminen illalla kaupunkiin tai sen lähteminen aamulla tarjoaa muukalaiselle erikoisen näyn. Pyöräilijät kulkevat loppumattomassa jonossa ja kumirenkaitten hankauksesta kovaan tiehen ja soittokellojen hiljaisista signaaleista syntyy ääni, joka on mitä kuvaavin kaupungin elämälle. Kaikilla on vihreitä oksia pyöriensä ohjaustangoissa, iloisina, auringon paahtamina ja tyytyväisinä palaavat retkeilijät kotiaan. Sellainen, joka ei ole nähnyt tällaista kulkuetta, ei voi kuvitella, miten suuremmoiselta se tosiaankin voi vaikuttaa. Köö-



penhaminalaiset kulkevat perheittäin: ensimmäisinä perheen „pää” ja nuorin tytär, heidän jälessään äiti ja pojat molemmilla puolilla, sitten perheen täysikasvuinen tytär ihailijansa rinnalla — käsikoukussa! Kaikkien kasvoilla kuvastuu tyytyväisyys hyvin vietetyn päivän johdosta — taakse ovat jääneet aurinkoiset niityt, varjoiset metsiköt ja vilpoisa meri, edessä on kaupunki raskaine rakennusryhmineen ja -arkihuoli-neen. Mutta polkupyörällään kööpenhaminalainen on tuonut muutakin kuin kukkia ja oksia ohjaustangossa — tyytyväisyyttä ja elämänhalua.

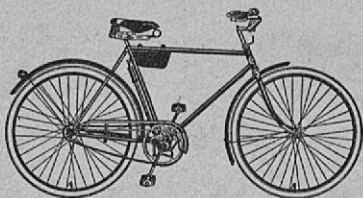
Toivottavaa on, että Kööpenhaminan pyöräilyolot vaikuttaisivat esimerkillisesti vastaaviin oloihin maamme kaupungeissa, joissa polkupyöräilijä nykyisin herättää melkein yhtä suurta huomiota kuin autovilinän keskuuteen eksynyt — issikka.

Crescent Crescent

Crescent

on ajanmukaisen pol-  
kupyörateollisuuden  
arvokkain saavutus.

*Pyytäkää hinnastoa*



O. Y. OSK. F. LUNDÉN A. B.  
TURKU

Crescent Crescent



## *Phoenix Special*

on ainoa pyörä, joka on konstruoitu vartavasten meidän maamme tieolosuhteita silmälläpitäen. Paras todistus tämän merkin erinomaisuudesta on se, että takuusitoumuksista, jotka seuraavat kutakin „ajokkia“, ei ole juuri minkäänlaisia jälkimaksuja seurannut. Se lähentelee „ideaalia“ — se kestää vuodesta vuoteen samanlaisena!



**STOCKMANN**

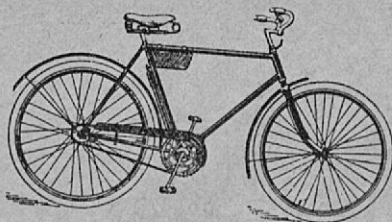
*Urheiluosasto*

Hakasalmenkatu 2 - Puh. 201 81

HELSINKI

# POLKUPYÖRIÄ

## OSIA JA TARPEITA



Edustamme edelleen  
päämyyjän ominai-  
suudessa Suomea  
varten

*A. B. Nymanin*  
*Tehtaita*  
Uppsala

*Skandinavian suurin polkupyöriä ja osia valmistava  
erikoistehdas.*

### NYMANIN VALMISTEET

ovat tarkkuusvalmistuksen ja kestävyysperusteella  
*markkinain parhaita*

Meidänkin maassamme vuosikymmenien aikana myydyt,  
hyvintunnetut

*Hermes*

POLKUPYÖRÄT valmis-  
tetaan Nymanin Tehtaissa

ja me tuomme ne maahan täysin valmiissa kunnossa.

*Pyytääkö luetteloa!*

### A.B. ONNI LINDEBÄCK O.Y.

(Lindebäckin Urheiluliike)

Helsinki, Unioninkatu 30, Puhelin 589

Pääala Polkupyörät ja Tarpeet. (Lähes 40-vuotinen kokemus)

"TUKEVA MIES"

polkupyörien joukossa on

## Urheilu-polkupyörä

(rek. nimi)



sillä se on lähtenyt todellisesta polkupyöräpajasta,  
jossa sille annetaan voittamaton *kestävyys, kauneus*  
ja *kevytkulkaisuus*.

URHEILU-polkupyöriä valmistaa ainoastaan:

**HÄMEEN URHEILU-KESKUS OY**

Tampere, Hämeenk. 4. - Puhel.: 10 06, 20 46, 21 06

*Jälleenmyyjiä ympäri maan.*

## Victoria-Vasama-Husqvarna

POLKUPYÖRÄT.

Kukin luokassaan johtava merkki.

\*

Pyöräilyharrastuksen elpyessä vain  
parhaat polkupyörät käytäntöön.

\*

Edellämainittujen valiopyöräin  
yksinmyyjä Vaasassa

**VAASAN RAUTAKAUPPA**  
**O.Y.**

Vaasa - Puh. 26, 75, 430.



*Nordstjernan,  
Polstjärnan,  
Crescent,*

*Royal Star,  
Magnet  
Kosmos*

*Diamant,  
Standard ja  
Simson*

## POLKUPYÖRIÄ,

jotka ovat asianomaisissa tehtaissa kokeneiden ammattimiesten valitsemista osista koottu — myös heidän valitsemistaan osista täällä koottuja — ja on siis niiden kaikenpuolinen kuntoisuus täysin taattu. — Muutoinkin on tilava liikehuoneistomme varattu hyvinkin täyteen kaikkia tunnettujen tehtaiden polkupyörä- ja ompelukonetavaroita; täydellä luottamuksella voitte näitä tavaroita ostaa meiltä.

**ALBIN KEMPPI O.Y.**

VIIPURI, Pohjolankatu 4.



**COLUMBIA, RELIABLE ja  
VICTORIA**

**POLKUPYÖRÄT**

ovat parhaat.

**AB. OTTO BRANDT OY.**

Helsinki

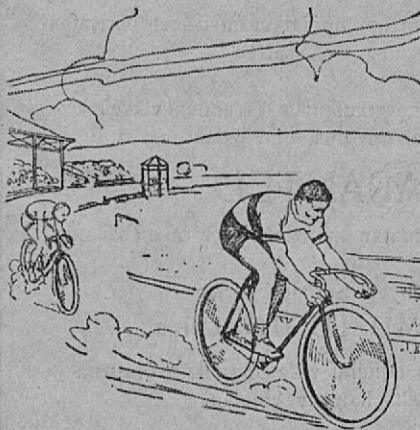
*Kun  
pyöräilijän on  
nopeasti tehtävä pitempi matka,  
käyttää hän*

## ***Radco-moottoripyörää***

*koska se on luotettava ja halpa  
sekä erinomainen  
mäennousija*



*Päämyyjä: HANKKIJÄ*



Verraton 27  
Finlandia 27  
Sampo  
Sveriges Drottning ja  
Polstjernan

ovat markkinain par-  
haimpia laatupyöriä.

Monet todistukset näi-  
den pyörien korkeasta  
tekniikasta, keveyestä  
käynnistä ja suuresta  
kestävyydestä sekä vuo-  
sikausia kestäneen ahke-  
ran käytönkin jälkeen.  
valaisevat näiden polku-  
pyörien hyviä ominai-  
suuksia.

Täydellinen takaus.

**Oy. Herman L. Berggren Ab.**  
Vaasa Puh. 269 & 76

Sähköos.

„Finlandicycle“

Erikoistukkuliike

polkupyörille.

Edullinen ostopaikka



*Hiki virtanaan valui  
ennen ja vieläkin huo-  
nolla pyörällä  
ajaessa.*

## GARANTED

polkupyörällä ajelevat koulupojatkin huvikseen parisataa  
km. päivässä.

Jos haluatte siroa, kevytkulkuista ja ennenkaikkea kes-  
tävää polkupyörää, niin ostakaa

## GARANTED

se takaa Teille suurimman ajan, voiman ja rahan säästön.

Yksinmyyjä Suomea varten

**A. LEHMUSLUOTO, Lohja.**

**Huom.!** Parhaiten lajiteltu varasto polkupyörä-osia ja  
-tarpeita halpaan hintaan.

*Pyytäkää hinnastoa!*



*Polkupyörä  
on vähempivaraisten  
auto,*

sillä mikään kulkuväline ei tule nykyisin halvemmaksi kuin polkupyörä. Ostakaa sentähden jo nyt itsellenne polkupyörä ja valitkaa samalla hyvä. Hyviä polkupyöriä, n.k.:

**Gloriosa**

**Norden**

**Victoria**

**Koitto**

**V. K. C. y. m.**

polkupyöriä.

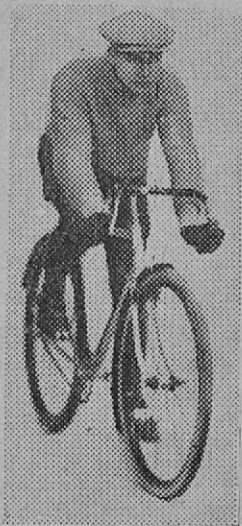
Kaikenlaisia polkupyörän tarvikkeita myy edullisimmin sekä yksityisille että jälleenmyyjille:

**A. J. SOININEN**  
**POLKUPYÖRÄ- JA URHEILULIIKE**

**KUOPIO**

Puhelimet: 9 ja 432 - Sähköos.: Soinila

*Pyytäkää hinnastoja!*



Allaolevan  
kiittävän lausunnon

**NOKIAN**  
**Polkupyörä-**  
**renkaista**

on antanut Suomen moni-  
vuotinen pyöräilymestari:

*»Viime keväänä ostin pyörääni  
Nokian päällis- ja sisärenkaat.  
Vaikka olen ajanut näillä ren-  
kailla 5,000 km. ovat ne edel-  
leenkin parhaassa ajokunnossa.  
Renkaat ovat sitäpaitsi kevyt-*

*kulkuiset ja joustavat, mitkä seikat, huomioonottaen  
myöskin kestävyysden, ovat hyvän renkaan tärkeimmät  
ominaisuudet. Tämän perusteella voin mitä lämpimim-  
min suositella Nokian renkaita kaikille, jotka haluavat  
varustaa polkupyöränsä hyvillä ja kestävillä renkailla.»*

**Varustakaa sentähden polkupyöränne näillä  
ensiluokkaisilla, kotimaisilla renkailla.**

**SUOMEN GUMMITEHDAS**  
**OSAKEYHTIÖ**

Helsinki.







## W A N D E R E R

on kokonaan Wanderer valmiste, eikä koottu  
markkinaosista, Wanderer on  
Kevytkulkuinen, Kulumaton.

Hinnat alentuneet. Myydään myöskin  
Vähittäismaksulla.

Pääedustaja Suomessa

**K. RAUTANEN**

L. Heikinkatu 12 - Helsinki - Puh. 24 958



## URHEILULEHTI

Pyöräilevän ja  
koko urheilevan Suomen kansan  
oma lehti.

Tilaushinnat:

12 kk. 60:—, 9 kk. 50:—, 6 kk. 33:—,  
3 kk. 18:—.



*Hyvällä polkupyörällä ajaja  
ei toivo moottoria avukseen!*

*Joka suhteessa Suomen oloihin, maanteille ja  
kivikaduille soveltuva polkupyörä on*

## **FENNIA-STANDARD** **polkupyörä**

*Tulkaa koettelemaan sitä!*

*Voisimme luetella Teille pitkän jutun FENNIA-STANDARDin eri osista, jotka kaikki ovat ensiluokkaisinta tekoa, mutta tiedämme, että se on aivan turhaa touhua.*

*Kerran koeteltuanne FENNIA-STANDARDia ihastutte sen mukavaan ajoasentoon, polkemisen vaivattomuuteen ja sen herkkään kulkuun. Nämä ominaisuudet säilyvät FS:ssa vuosikausia!*

*Enempää ei voi polkupyörältä enään vaatiakaan!*

## **SUOMEN** **URHEILUAITTA**

*Pyöräilijöiden pyöräkauppa*

*Maaseututilaukset toimitetaan huolellisesti pakattuina ja nopeasti. Jälleenmyyjien kannattaa tiedustella ehtojamme.*

*Helsinki, Fabianinkatu 16*

# Suomen Polkupyörä- tukkukauppiaitten Yhdistyksen jäsenet.

## Helsinki.

A.B. Otto Brandt O.Y.  
A/B Onni Lindebäck O/Y  
Maakauppiaitten Osakeyhtiö  
Simonsen & Nielsen A/S  
Haaraliike Suomessa  
Ab. Stockman Oy.  
O.Y. Suomen Urheiluaitta A.B.  
Ab. Julius Tallberg Oy.

## Turku.

O/Y A. F. Aaltonen A/B  
Kone- ja Sähköliike Kauppa-  
Tupa Halme & Olo'sson  
O/Y Osk. F. Lundén A/B  
Rautateollisuus Oy, Pyrkijä  
Osakeyhtiö Teko  
Oskari Tuomi Koneliike.

## Vaasa.

O/Y Herman L. Berggren A/B  
O/Y G. L. Hasselblatt A/B  
Petander & Staffans Velociped-  
affär  
Rautakauppa Osakeyhtiö Teräs  
O.Y. G. E. Stenlund A.B.  
Urheiluliike Argo Sportaffär  
Vaasan Rautakauppa Oy.

## Hämeenlinna.

G. A. Karlsson Ompelukone- ja  
Polkupyöräliike

## Karja.

F. F. From

## Kokkola.

A/B J. Rudbäck O/Y

## Kuopio.

A. J. Soininen Urheiluliike

## Lahti.

N. Jalonen

## Oulu.

Joh. Kyllönen  
Osakeyhtiö Villa ja Kone

## Pietarsaari.

A/B Elektro-Maskin O/Y

## Pori.

W. W. Gustafsson Polkupyörä  
ja Urheiluliike  
Steenin Urheiluliike Osakeyhtiö

## Rauma.

Veljet Lindberg.

## Tampere.

Hämeen Urheilu-Keskus O.Y.  
Wm. Sandberg Osakeyhtiö.

## Viipuri.

Heikki J. Hellman  
Suojeluskuntalaisten Urheilu-  
liike Oy.  
Albin Kemppi Osakeyhtiö.

XX  
pyöräily  
kierrokset

# SUOMEN VOIMISTELU- JA URHEILULIITTO

on kansainvälisiin liikuntakasvatusliittoihin kuuluva  
maan johtava järjestö

- 1) voimistelun,
- 2) vapaaurheilun,
- 3) hiihdon ja mäenlaskun,
- 4) painin,
- 5) *pyöräilyn*,
- 6) pesäpalloilun ja
- 7) poikain urheilun alalla.

## Perustakaa

Suomen Voimistelu- ja Urheiluliittoon  
yhtyviä seuroja!

Ohjeita seurojen perustajille ja mallisääntöjä saatavana osoitteella:

## S. V. U. L:n toimisto

Helsinki, Simonkatu 12. Puh. 10 02  
Sähköos.: »Urheiluliitto»